NUMER ZAWIERA: „Samochód i Reklama", „Samochód śród poławiaczy głów", „Co mówi artykuł 13", „Samochodem via Niemcy", „Wóz za 500 dolarów", „Szybownictwo niemieckie", „Żółte niebezpieczeństwo", „Wrażenia z włóczęgi po Europie", „Poradnik automobilisty, — Kronika automobilowa, — Kronika lotnicza i t. d.

TYGODNIK AUTOMOBILISTY i LOTNIKA

30 GR.

OFICJALNY ORGAN POLSKIEGO ZWIĄZKU MOTOCYKLOWEGO

WYCHODZI WE WTORKI

Adres Redakcji i Administracji: Warszawa, Szkolna 8 m. 3, tel. 85-68. P.K.O. 16,940.

DĄBROWA GÓRNICZA—GDYNIA—KATOWICE—LWÓW—LUBLIN—POZNAŃ—PŁOCK—RÓWNE—STANISŁAWÓW—WILNO.

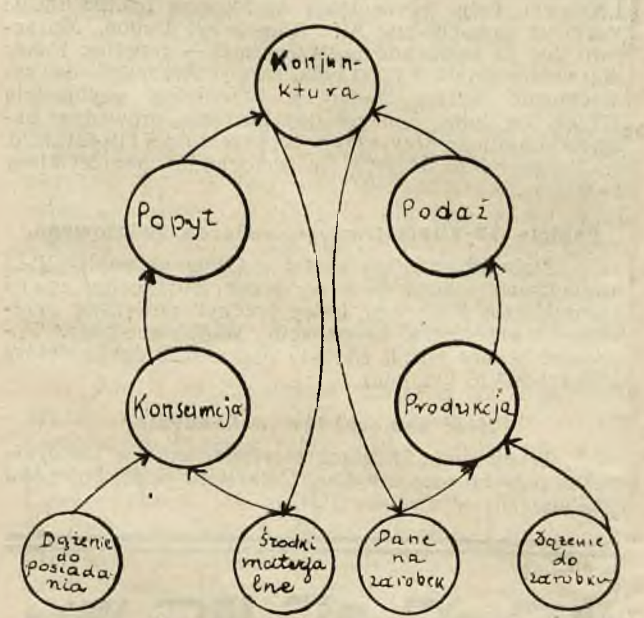
Rok II | 22 października 1929 r. | Nr. 43 (71)

Samochód i Reklama.

III.

Jeśli w numerze poprzednim naszego pisma pozwoliłem sobie skrytykować stan reklamy samochodowej w Polsce, to zdawałem sobie sprawę z dwu rzeczy: że przedewszystkiem stan ten na najsurowszą zasługuje krytykę, powtóre zaś z tego, iż wypadnie mi, jeśli już nie wskazywać środki właściwej reklamy, to przynajmniej umotywować z punktu widzenia nauki i praktyki przeprowadzoną krytykę i wskazać niejakie przynajmniej drogi właściwe reklamy współczesnej. Uzyskawszy zgodę redakcji, te tematy szerzej nieco rozwinę.

Reklama jest zorganizowaną akcją czynników, mających na celu wpływanie na społeczeństwo względnie jednostki w kierunku skierowania swobodnego ich wyboru nabywania na dany artykuł produkcji. Z określenia tego wynika tedy, iż przedewszyskiem reklama we wszelkiej jej postaci nie może zmuszać do nabycia tego lub innego artykułu, dalej zaś, iż jest akcją zorganizowaną. Każde tego przypadkowe reklamowanie danego artykułu nie będzie z punktu widzenia nauki reklamą, jakkolwiek może być niepozbawione pewnej wartości reklamowej. Wreszcie, jako się rzekło, czynniki reklamy muszą być zorganizowane. I to jest najpoważniejszym składnikiem określenia, które, jakkolwiek moje własne, oparte jest na rezultatach badań Mataji, Richarda Heinricha, Rackowa, Munzingera, Wiedenmuellera i jego szkoły, Sombarta, Growalda i tylu, tylu innych, którzy byli poprzednikami wielkiej szkoły współczesnej reklamy, szkoły Lysińskiego. Zakres reklamy jest dziś tak wielki, jak wielkim być może znaczenie wszystkich słów polskich i cudzoziemskich, na określenie jej używanych (niemieckie Reklame, Werbung, francuskie: anonce, angielskie advertising). Rzeczowo przeprowadzona reklama opierać się musi nietylko na nauce o środkach reklamy, lecz i o jej organizacji. Tego ostatniego przedewszystkiem brak w reklamie samochodowej w Polsce.



Analiza konjunktury.

Pierwszym czynnikiem skutecznej reklamy jest uzależnienie jej od budżetu. Budżet reklamy — rzecz niesłychanie trudna do ustalenia i niezmiernie skomplikowana, jest jej podstawą, w granicach bowiem dopiero takiego budżetu mówić można o tych lub innych środkach reklamy, jej sposobach i wykonaniu. Jeśli weźmiemy pod uwagę średnią przeciętną obrotu, przeznaczaną według takich autorów, jak Glahn lub Luedecke na reklamę, to wynosi 2—3 % obrotu. Jest to norma, od której, rzecz jasna, istnieją liczne odstępstwa, aż do curiosów: fabryka pił Beeccham w Anglji przeznaczyła w kilku pierwszych latach swego istnienia na reklamę 66.7 %.

Drugim czynnikiem składowym rzeczowo przeprowadzonej reklamy jest dokładna analiza rynku — to, co właśnie zrobił wspominany przezemnie Hopkins przy przeprowadzaniu reklamy opon Good-Yera — i analiza konjunktury. Siły gospodarcze danego kraju nigdy prawie nie znajdują się w stanie równowagi i położenie gospodarcze stale się zmienia, co ujawnia się właśnie w analizie rynku i konjunktury, która jest całkowicie uzależniona od wzajemnego ustosunkowania się środków materjalnych ludności, podaży i popytu. Popyt zależny jest od stopnia komsumcji, która ze swej strony uzależniona jest przedewszystkiem od wzbudzenia pewnych potrzeb i dążenia do ich zaspokojenia, z drugiej zaś — od posiadania środków materjalnych na zaspokojenie tych potrzeb. W przeciwieństwie do tego podaż zależna jest od produkcji, uzależnionej znów od dążeń do zarobku i możliwości tego zarobku. Jasnem się to stanie, jeśli zgodzimy się, iż żaden producent nie będzie produkował swego artykułu wtedy, kiedy stwierdzi, iż istnieje już nadmiar jego — to właśnie, co odczuwają amerykańscy producenci samochodów, jeśli chodzi o rynek wewnętrzny: kierują oni baczną uwagę na wymagania i potrzeby Europy, widząc w niej właśnie jedyny rynek zbytu. Wszystkie te czynniki, składające się w swym rezultacie na konjunkturę, mają przedewszystkiem wpływ na wysokość budżetu reklamy i jej charakter. Zanalizowane są one graficznie na załączonym odręcznie szkicu. Rzecz jasna, iż przedsiębiorstwo, dysponujące wielkim kapitałem, może w okresach złej konjunktury reklamować swój artykuł w stopniu, który pozwoliłby jedynie na to, by „nie wyszedł on z pamięci" ewentualnych konsumentów: jednak *rzucanie wielkich sum pieniężnych na reklamę w okresie złej konjunktury mija się z celem*, dowodzi dorywczości i niezorganizowania reklamy.

Jeśli analiza rynku i konjunktury jest rzeczą niezmiernie doniosłej wagi, to większe bodaj jeszcze znaczenie przypisać należy sprawie reklamy w zależności od produktu. Mamy przedewszystkiem na względzie przemysł samochodowy, silnikowy wraz z jego akcesorjami i tem się przedewszystkiem winniśmy zająć. Jeśli w okresie dobrej konjunktury reklama ma na celu jedynie pokrywanie zapotrzebowania (a więc donoszenia o istnieniu danego artykułu), to w miarę pogarszania się tej konjunktury będzie ona miała już inne, dalsze cele: wzmaganie pożądania i pobudzanie go. Tego stopniowania nie należy rozumieć tak, jak gdyby reklama miała na celu kolejne rozwijania omówionych trzech stopni, związanych z ewentualnym popytem. Wszystkie te trzy zadania może spełniać reklama równocześnie, może służyć każdemu z nich oddzielnie, może wreszcie grupować pierwszy z drugim i trzecim lub drugi z trzecim i t. d. Kombinacyj jest tu sporo, odcieni wiele. Przeważnie właśnie zdarza się tak, iż reklama służy wszystkim trzem celom równocześnie — i to słusznie wynika z naturalnych praw ekonomicznych.

— — — — — — — — — — — — — —

A więc z jednej strony wytyczne w poprzednim numerze błędy reklamy samochodowej w Polsce, z drugiej — teoretyczne i praktyczne względy, powołane powyżej, względy, które — nie wzięte pod uwagę — mścić się muszą. Posłuchajmy, czy mścić się mogą.

Był w Polsce w przemyśle samochodowym krótki okres konjunktury: okres dorożek samochodowych. Po nim nastąpił — powiedziałbym — normalny dopiero rozwój automobilizmu, rozwój niewymuszony, nie powodowany jakimś specjalnym interesem, lecz normalny. Jeśli badając te okresy czasu przyjrzymy się krzywym wykresom statystycznym (por.: A. Minchejmer, Rozwój automobilizmu w niepodległej Polsce, Przegląd Samochodowy i Motocyklowy Nr. 11 1928 roku), to nie trudno będzie zauważyć, iż krzywa ta raptownie wzrasta w latach 1925-1927 właśnie z powodów dorożkarskich. Późniejszy wzrost, jakkolwiek jest, znacznie mniej intensywnym. Tego nie wzięła pod uwagę reklama samochodowa w Polsce, nie zauważył, że okres konjunktury minął, że kryzys gospodarczy bynajmniej nie sprzyjał specjalnie wielkiemu popytowi na samochody, że reklama tem samem winna była być z konieczności ukrócona. Jakież jednak odmienne były życiowe jej objawy? W okresie konjuktury Ford czy Renault prawie — że nie ogłaszały się, prawie — że nic o nich nie było publicznie słychać — a jednak przedstawicielstwa ich stały stale prawie bez wozów. To był okres konjunktury, okres, który minął szybciej, niż się zdawało. Potem przyszedł — częściowo trwa i dziś jeszcze—okres autobusowej konjunktury-poparty tym razem dość intensywną reklamą. Ale właśnie teraz, kiedy w zasadzie konjunktury niema—właśnie teraz wielkie i mniejsze firmy rzucają na reklamę nieproporcjonalne sumy pieniędzy, co mieliśmy możność obserwować na *nieprzystojnie rozrzutnej kampanji reklamowej jednego z amerykańskich koncernów* w końcu ubiegłego i pierwszego półrocza bieżącego roku, ta reklama nie była ani na jotę oparta na nietylko naukowej, ale jakiejkolwiek podstawie. Powtarzam: nie wolno zapominać, iż najbardziej nawet intensywna reklama nie zwiększy pojemności rynku, nie da ludziom do kieszeni gotówki na nabywanie przez nich samochodów. Tu wyraził się właśnie powyżej omawiany przezemnie błąd—niewspółmierność budżetu reklamy z wpływami do kasy przedsiębiorstwa.

Spółmierność byłaby pierwszym krokiem w celu zracjonalizowania reklamy w Polsce. Drugim krokiem jest bezwzględna konieczność korzystania z polskiego tekstu i polskiego rysunku. Że te rzeczy potrafimy robić bez konieczności uciekania się do bezmyślnego naśladownictwa wzorów zagranicznych — najlepszym dowodem fakt, iż szereg firm opiera się na reklamie wybitnie krajowej, iż nasza grafika użytkowa stoi bardzo wysoko (p. Gronowskiemu już w roku 1927 niemieckie pismo „Gebrauchsgrafik" poświęciło obszerny artykuł), wprawdzie nie mamy jeszcze wypracowanego stylu reklamy, niemniej jednak wykształca się on po-

woli i przecież dojdzie do skutku. Dalszym krokiem jest konieczność zrozumienia, iż środkiem reklamy musi być niekoniecznie „Kurjer Warszawski“ czy „Autolot“. Słusznie — nie wolno ich pomijać — lecz czemu nie rozłożyć budżetu? Najlepszym, najpewniejszym środkiem reklamy samochodowej jest sam samochód — salon wystawowy i prawdziwie przedstawione wyniki samochodu w terenie. Ileż — zaś mamy firm, które sprzedają swe samochody z katalogów? Dalej plakat, dobry plakat. Ja wiem, że nie każda firma *„puści się“* na plakat—to rzecz zbyt trudna. Jak trudna — tego niech dowiedzie fakt, iż jedna z amerykańskich firm olejowych, która wypuściła, znany zapewne Czytelnikom plakat wyobrażający człowieka, przelewającego olej z blaszanki do naczynia, pracowała nad tym plakatem cztery miesiące. Zrobiono sto osiemnaście zdjęć fotograficznych, pracowano dwoma kapitalnemi aparatami fotograficznemi, człowiek fotografowany czterokrotnie mdlał: fotografowano go we wszystkich możliwych pozach, przy wszystkich możliwych porach dnia i oświetlenia — aż wyciągnięto zeń życie: plakat żyje. Ten plakat mówi. Ten plakat jest dobrą reklamą. A proszę mi pokazać w branży samochodowej choć jeden dobry plakat? Szkoda, szkoda tylko wielka, że to nie my, Polacy, robiliśmy...

Mimowoli zupełnie — ale tak, trudno inaczej — poruszam wciąż błędy. Pomówmy tedy o kilku dobrych przykładach reklamy, *zanalizujemy ich dobre strony*, zalećmy innym dobre wzory.

(d. c .n.)

Bolesław J. Kachel.

PIERWSZY POLSKI ŚWIATOWY REKORD LOTNICZY.

R. W. D. 2, na wysokości 4.500 metrów.

Dnia 16 października o godz. 15-ej minut 8, wystartował z lotniska cywilnego w Warszawie przy ul. Topolowej por. pilot Franciszek Żwirko wraz z pasażerem Kocjanem na awionetce „R. W D. — 2“, zaopatrzonej w silnik „Salmson“ o mocy 40 MK. z zamiarem ustanowienia światowego rekordu wysokości.

Próba ustanowienia tego rekordu została już raz podjęta w zeszłym tygodniu, lecz po kilku minutach lotu pilot zmuszony był lądować, odkładając swój lot na czas więcej sprzyjających warunków atmosferycznych.

Ponowna próba została podjęta wczoraj. Przed startem należało zadość uczynić przepisom regulaminu F. A. I. (Federation Aeronautique Internationale), który dla prawomocności rekordu wymaga odważenia aparatu, uzupełnienia ciężaru załogi do 150 kg. przez balast, zaplombowania balastu oraz umieszczenia dwuch zaplombowanych barografów dla kontroli dokonanej wysokości. Wszystkie te czynności dokonano w obecności komisarzy sportowych Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej, pp. majora B. Kwiecińskiego oraz inż. St. Praussa. Awionetka wykazała ciężar własny 250 kg. — według kwalifikacji F. A. I. należy ona do kategorji drugiej (dwumiejscowe o ciężarze własnym do 280 kg.) Po sprawdzeniu, iż wszystkim formalnościom uczyniono zadość, napełniono zbiorniki benzyną oraz oliwą i o godz. 15-ej min. 8 awionetka R. W. D. wzniosła się w przestworza, gdzie malejąc coraz bardziej, znikła w końcu zupełnie z oczu obserwujących.

Na krótko przed godz. 17-tą kiedy nad lotniskiem zapada już zmrok, pojawia się ponownie na horyzoncie R. W. D., która prawie po dwugodzinnym locie dotyka z powrotem ziemi. Wysokościomierz, jak również barografy, wykazały, iż awionetka R. W. D. wniosła się na wysokość 4.500 mtr., a więc próba ustanowienia światowego rokordu wysokości powiodła się w zupełności. Jest to pierwszy światowy rekord lotniczy Polski i na awionetce polskiej. Ponadto jest to pierwszy światowy rekord w tej kategorji awionetek, co również podkreślić należy!

Sekcja lotnicza studentów politechniki warszawskiej, w których warsztatach awionetka ta została zbudowana, poszczycić się może jednym więcej wyczynem dokonanym na ich konstrukcji (inż. Rogalski inż. Wigura i Drzewiecki) i produkcji awionetki, bowiem niedawno wyszła ona zwycięsko z pierwszą nagrodą w zawodach „Lotu południowo-zachodniej Polski“, zorganizowanych przez Aeroklub akademicki w Krakowie.

Poza tem dwa miesiące temu, ta sama awionetka ukończyła swój wspaniały raid zagraniczny — pierwszy raid zagraniczny polskiej awionetki — na trasie: Warszawa—Poznań—Berlin—Erfurt—Frankfurt—Nancy—Paryż—Lugdun—Nimes—Perpignan—Barcelona—Marsylja—Medjolan—Wenecja—Wiedeń—Kraków i Warszawa—ogółem przeszło 5000 klm.

Lot Południowo-Zachodniej Polski.

Dnia 6.-X. odbyły się w Krakowie zawody lotnicze, zorganizowane przez Krakowski Aeroklub Akademicki pod nazwą Lotu Południowo-Zachodniej Polski. Zawody obejmowały: 1) lot okrężny na trasie: Kraków-Częstochowa-Katowice-Kraków, 2) lot na wysokości 1500 m. z lądowaniem w prostokącie 50 x 200 mtr. oraz 3) popis akrobacji. Do udziału w konkurencji dopuszczono 3 grupy samolotów: I—do 60 H.P., II—do 120 H.P. i III—do 300 H.P., przyczem zastosowano odpowiedni handicap w punktacji. Do Zawodów zapisało się 22 pilotów cywilnych i wojskowych. Startowało 19, ukończyło lot 16. Nagrody zdobyli: I. (1000 zł.) por. pilot Żwirko Franciszek na samolocie R. W. D. (studentów Politechniki Warszawskiej) z silnikiem 60 H.P. II. — (500 zł.) p. Skórzewski na samolocie Moth z silnikiem Gibsy 85 HP. III. — (300 zł.) — sierż. pilot Działowski na awionetce własnej konstrukcji. — V.—(200 zł.) por. pilot Więckowski na awionetce P. W. S. 4. Białej Podlaskiej 40 H.P.

BIULETYN OFICJALNY

(z działalności Aeroklubów Akademickich).

Aerokluby Akademickie szkoliły w pilotażu w dn. 30 czerwca 1929 r. 65 członków. W ciągu lipca i sierpnia przybyło 22, ubyło 10, tak, że w dn. 1 września ilość uczestników tegorocznego kursu pilotażu dosięgła 77-iu.

W lipcu wykonano 4.696 lotów szkolnych w cza- 522 godz. 41 min.

W sierpniu — 3.759 lotów w czasie 530 godz. 40 min.

Razem z majem i czerwcem, czyli w ciągu tegorocznego kursu pilotażu do dnia 1.-IX 1928 r., Aerokluby Akademickie dokonały lotów szkolnych 13.460 w czasie 1.594 godz. 25 min.

Na poszczególne kluby przypada godzin lotu:

A. A.	w Warszawie	— 544	godz. 41	min.
„	w Poznaniu	— 336	„ 25	„
„	w Krakowie	— 322	„ 51	„
„	we Lwowie	— 233	„ 22	„
„	w Wilnie	— 157	„ 22	„

Stan wyszkolenia w dn. 31 sierpnia był następujący: ukończyło szkolenie — 22, kończyło — 33, odbywało loty samodzielne przed warunkami — 25, z instruktorem latało — 17.

Żadnych nieszczęśliwych wypadków z ludźmi nie było.

Wyczyn pilotki francuskiej.

W ostatnich dniach pilotka francuska, Lena Bernstein wystartowała w Istrji, na awionetce typu „Caudron 109“ z silnikiem „Salmson“ 40 K.M. po dwudziestu godzinach lotu, wylądowała w Sidi-el-Barani w Egipcie, przebywając w jednym etapie 2,500 km. Przestrzeń jaką przebyła dzielna pilotka jest tylko o 155 km. mniejszą od rekordu światowego, jednak i ten wynik należy uważać za niezwykły, gdyż został dokonany nad morzem na maszynie lądowej.

Hangar im. śp. mjr. Idzikowskiego.

Aeroklub Akademicki we Lwowie, pragnąc godnie uczcić śmierć jednego z najlepszych naszych lotników, organizuje zbiórkę, kosztem której zostanie zbudowany hangar imienia śp. mjr. Idzikowskiego. Akcja ta zapewne spotka się z przychylnem przyjęciem, gdyż jest najpiękniejszą, a zarazem i praktyczną formą czci dla bohaterskiego lotnika.

PIERWSZY SAMOCHÓD

ŚRÓD „POŁAWIACZY GŁÓW“

Nazwa Nowej Gwinei wywołuje w umyśle naszym, obrazy nieprzebytych podzwrotnikowych dżungli, rajskich ptaków oraz „poławiaczy głów“. Wyspę tę bowiem, mimo przenikania na nią nowoczesnej cywilizacji, zamieszkują jeszcze plemiona, które urządzają polowania na białych, co patrole wojskowe miały możność niejednokrotnie stwierdzić na sobie. Niezwykli ci myśliwi nazywają się „poławiaczami głów.“

Nowa Gwinea jest największą wyspą w Archipelagu Malajskim. Zachodnia jej część należy do Holandji, a wschodnia do Imperjum Brytyjskiego i administrowana jest przez rząd australijski.

Na północno-zachodnim cyplu zatoki Geelvink, znajduje sie mała osada zwana Manokwari, która składa się z kilku domków europejskich, oraz licznych chat Papuasów. Manokwari jest niewielkim portem, do którego przybijają zrzadka parowce Royal Packet Navigation Company. Przybycie raz na miesiąc parowca angielskiego, stanowi nielada wydarzenie dla małej grupki Europejczyków, złożonej z urzędników oraz członków filji Towarzystwa „Phoenix“. Są to jedyni biali ludzie zamieszkali wśród mrowia czarnych.

Główne biura T-wa Phoenix mieszczą się w mieście Amboina, na wyspie tej samej nazwy, odległej od nowej Gwinei o 880 km. Działalność handlowa tego towarzystwa jest bardzo różnorodna i rozciąga się i na inne wyspy Archipelagu, jak Boeroe, Ceram oraz inne mniejsze wyspy, leżące na morzu Banda.

T-wo Phoenix posiada na Nowej Gwinei obszary leśne położone o 50 km. w głębi wyspy. Obszary te dostarczają specjalnego rodzaju żywicy, którą kulisi papuańscy wąskiemi ścieżkami znoszą do portu, skąd eksportowana jest do Europy i Ameryki dla fabrykacji pokostów i lakierów.

Tego rodzaju transport okazał się niezbyt szybki i ekonomiczny, wobec czego T-wo Phoenix postanowiło wprowadzić transport samochodowy, mimo, że wyspa odznacza się zupełnym brakiem dróg i że robocizna jest zazwyczaj tania.

Trudności drogowe nie powstrzymały Towarzystwa od zrealizowania swego zamierzania i gdy pewnego poranku przybił do portu Manokwari statek, na pokładzie jego znajdowała się 6-cylindrowa ciężarówka.

Było to dla mieszkańców Nowej Gwinei, tak czarnych, jak i białych, wydarzenie epokowe, albowiem ciężarówka była pierwszym samochodem na wyspie.

Wśród tubylców ukazanie się czarnego, żelaznego smoka wywołało podziw i przerażenie. Z wielką trudnością udało się Europejczykom uspokoić, spoglądających z zabobonnym lękiem na nieznany im dotąd przedmiot.

Po kilku chwilach jednak udało się skłonić odważniejszych Papuasów do okazania pomocy przy wyładowaniu wozu. Gdy przekonali się, że tajemniczy potwór nie ma żadnych złych zamiarów względem nich poczęli opuszczać swe kryjówki i zbliżać się powoli do niego. Gdy jeden z odważniejszych siadł przy kierownicy, wówczas tłum tubylców nietylko otoczył samochód, lecz począł się nań wdrapywać, tak że po kilku minutach był oblepiony tubylcami.

Zawody samochodowe w Cremona.

Dnia 29 września odbyły się w Cremona międzynarodowe zawody samochodowe, na których Brilli-Peri na samochodzie Alfa-Romeo zdobył dla klasy ponad 1.500 ccm., jadąc z przeciętną szybkością 184.128 km.|g.: Varzi na samochodzie Alfa Romeo był drugim, Masseratti zaś na samochodzie Masseratti — trzecim: Puhar dla wozów poniżej 1.500 ccm. zdobył Arcangeli na samochodzie Talbot, jadąc z przeciętną szybkością 177.296 km.|godz., podczas gdy Sartoria, prowadząc samochód Amilcar, przy szybkości przeciętnej 119.421 km.|g. zdobył pierwsze miejsce dla samochodów poniżej klasy 1100 ccm.

Pobicie 10-kilometrowego rekordu światowego.

Dnia 28 września został w Cremona pobity 10-io kilometrowy rekord światowy przez Borzacchini'ego na samochodzie Materassi, który przebył powyższą przestrzeń z przeciętną szybkością 246.083 km./godz. Poprzedni rekord został zdobyty przez Eldridgeaa, który uzyskał 241,10 km./godz.

Ilość samochodów w Londynie.

W ostatnim miesiącu zarejestrowano w Londynie 16.723 nowych samochodów. Całkowita ilość pojazdów mechanicznych wynosiła 31,968.

WYŚCIGI W ROKU 1930.

Artykuł 13 regulaminu wyklucza udział

w zawodach samochody rakietowe i śmigłowe.

Międzynarodowa komisja sportu samochodowego, obradująca w Paryżu ustaliła daty poszczególnych zawodów na rok 1930 jak następuje:

30 maja—Grand Prix Indianopolis; 8 czerwca lub 2 września—Automobilklubu Francji,
5 i 6 lipca — Grand Prix Belgji (24 godziny),
13 lipca—Grand Prix Niemiec,
20 lipca — Grand Prix Europy (w Belgji),
27 lipca — Grand Prix Hiszpanji,
23 sierpnia — Grand Prix Anglji,
7 września — Grand Prix Włoch.

Regulamin nie został zmieniony. Powzięto jednak uchwałę, aby materjały pędne używane przy wyścigach zawierały domieszkę materjału tłumiącego hałas silnika. Zajęcie się sprawą wyszukania odpowiedniego materjału, powierzone zostało Automobilklubowi Belgji. Do artykułu 13 międzynarodowego regulaminu dodano uwagę, iż do oficjalnych zawodów, *samochody zaopatrzone w śmigi albo samochody rakietowe dopuszczane nie będą*. Artykuł 60 zmieniono w tym sensie, iż na przyszłość kierowca zastępczy może zostać zgłoszony, nawet w ostatniej chwili przed zawodami. Rekordy ponad 24 godziny jazdy, *będą oficjalnie uznawane*, muszą jednak wykazać wyższość o 24 godziny od poprzedniego rekordu, aby zostały uznane. Konsekwentnie z poprzednim punktem, postanowiono podwyższyć maximum 30,000 klm. dla rekordów dystansowych i nie określać tego maximum specjalną cyfrą. To postanowienie uznano jako obowiązujące natychmiast, a nawet wstecz od dnia 1 września 1929 r. *Uchwalono używać do pomiarów czasu aparatów foto-elektrycznych*, z zastrzeżeniem kontroli przez oficjalne laboratorjum.

AUSTIN SEVEN za 500 dolarów.

Patent na fabrykację małego samochodu, model Austin Seven, został ostatnio zakupiony przez jedno z amerykańskich towarzystw samochodowych, które powstało z tamtej strony oceanu specjalnie w tym celu. Siedzibą tego towarzystwa jest miasto Butler w stanie Pensylvania.

Samochód, który będzie przez nich wyrabiany nie będzie się wiele różnił od swojego prototypu angielskiego, co jednak jest dziwne, że cena sprzedaży jego nie będzie przekraczała sumy 500 dolarów t. zn. około 4.500 zł. Wzmiankowany koncern nosi się z wielkimi planami na przyszłość i nawet już w pierwszym roku fabrykacji zamierza wypuścić około 100.000 wozów.

Citroën na 1930 rok.

W roku 1930 zostaną wprowadzone na rynek dwa nowe modele samochodów Citroën: — 13-30 KM. czwórka oraz 2,5-litrowa szóstka, których nadwozia będą posiadać wiele nowych szczegółów.
Podwozie 6-cylindrówki posiadać będzie nowe sprzęgło i zmiennik, hydrauliczne amortyzatory wstrząsów. tuleje Silentblock u wszystkich strzemion resorów, oraz tłumik wibracji wału korbowego. Nadwozia będą szersze jak przedtem, odznaczając się jednocześnie piękną linją.

EKSPORT MOTOCYKLI ze Stanów Zjednoczonych A. P.

W ciągu pierwszego półrocza 1929 roku eksport motocykli ze Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej wzrósł w porównaniu z pierwszem półroczem ubiegłego roku o 56,4%. Wartość eksportowanych maszyn wynosi 3.000.000.000 Zł.

Samochodem via Niemcy.

W Niemczech wyszło rozporządzenie na mocy którego wszystkie samochody obcokrajowe przejeżdżające przez terytorjum Niemiec, muszą posiadać owalną tabliczkę narodowościową, oświetloną w nocy, jak również tylną tabliczkę z numerem. Samochód, który nie będzie odpowiadał powyższym przepisom, nie zostanie przepuszczony przez granicę.

NOWA LANCIA.

Nowy model samochodów Lancia zostanie wyposażony w 8-cylindrowy silnik, skonstruowany w kształcie litery V. Posiada on pojemność 4 litrów i moc 51KM. Podwozie posiada wiele nowych szczegółów, przyczem każde z przednich kół jest oddzielnie resorowane. Rama odznacza się szczególnie silną konstrukcją, przyczem części jej są spojone bez zastosowania nitów. Tylne resory są typu pół-eliptycznego, łożyska zaś strzemion resorów zaopatrzone są w tuleje Silentblock. Ponadto rzuca się w oczy nowy system oliwienia, mechanizm kierowniczy, hamulce oraz łatwy dostęp do silnika.

Prawa strona w Ausrji.

„Die Stunde" donosi, że rząd austrjacki przygotowuje projekt ustawy. zapowiadający z dniem 1 stycznia 1930 roku w całej Austrji obowiązek jeżdżenia po prawej stronie dróg i ulic i wymijania się z tej strony, a nie, jak dotychczas, z lewej.

W ten sposób zrówna się Austrja pod względem przepisów komunikacyjnych z państwami zachodniemi Europy.

Jak wiadomo, zwyczaj przyjęty w Austrji mijania się z lewej strony przysparzał wiele kłopotów automobilistom cudzoziemskim, przybywającym na terytorjum austrjackie.

REKORDY w MONTHLERY.

Prawdziwy wyścig rekordów odbył się w ostatnich kilku dniach w Monthlery. Współzawodniczyły dwa wozy: 3-litrowa szóstka Hotchkiss i 9-litrowa dwunastka Voisin.

Hotchkiss był prowadzony przez de Corvaja, Delgutt'a, Czernowskiego i Vaselle'a, który pobił rekord światowy na przestrzeni 4000 mil z przeciętną szybkością 134,5 km./godz. oraz na przestrzeni 15.000 mil w ciągu 217 godz. 39 min. 23.58 sek. z przeciętną szybkością 110,909 km./godz. Rekord na przestrzeni 25.000 mil został pobity w ciągu 225 godz. 10 min. 16,86 sek.

W tym samym czasie wielki wóz Voisin był prowadzony przez Marchand'a, Morel'a, Kirilowa, i de Presale'a. 10.000 mil zostały zrobione w ciągu 116 godz. 28 min. 51,67 sek. z przeciętną szybkością 138,161 km. godz., 20.000 km. zaś w ciągu 146 godz. 5 min, 8.92 sek.

„Żółte niebezpieczeństwo".

Wiadomo, że byk i indyk nie cierpią koloru czerwonego, czerwonogwardzista nie znosi „białych", a rodowity Amerykanin wzdraga się przed żółcizną.

— — — — — — — — — — — —

O ile jednak barwowstręt byczy i indyczy jest niczem nieumotywowanym grymasem, o tyle rdzennie amerykańska niechęć do koloru żółtego jest głęboko umotywowana i opiera się na poważnych polityczno-międzynarodowych przesłankach. Ameryka ma swego żywiołowego antagonistę w Chinach. Wskutek zadawnionych i wielce skomplikowanych procesów politycznych niechęć do „żółtka" wzrosła głęboko w dusze Jankesów.

Wzrosła i doszła do przesady.

Dla niedowiarków — służę faktami: kilka tygodni temu poważne przedsiębiorstwo amerykańskie, godnie i od dawna reprezentowane w Polsce odbywało poważną naradę nad kampanją ogłoszeniową w prasie polskiej. Omawiając z właściwą sobie werwą całą prasę polską, wspomniano również i o „Autolocie". Ale wspomnienie wywołało dreszcz zgrozy!

— Precz! — krzyknął dyrektor zarządzający.

— Brrrrr! — zawołało całe zgromadzenie.

Młoda sekretarka miss Hopkins zemdlała.

Jeden tylko i podobno jedyny Polak nierozumiejąc o co chodzi zapytał: — Co jest, co?

Wkrótce wyjaśniła się zagadka. O „Autolocie", jako organie reklamowym nie mogło być mowy, bo jest on drukowany na żółtawym papierze.

„Tak wyraźnie powiedział owemu Polakowi cały zarząd sławetnego przedsiębiorstwa...

Rzecz nie byłaby dziwna, bo każdy ma swego bysia i nic nie można na to poradzić. Kto niema piątej klepki

---

A. MINCHEJMER Stud. Polit. W. (c. d.)

Wrażenia z włóczęgi po Europie.

Londyn.

U nas ludzie mają na ogół bardzo słabe pojęcie o Londynie. Paryż, Berlin to jeszcze jako tako znają i wiedzą, jak wygląda Łuk Tryumfalny, Opera, Inwalidzi lub Unter Den Linden, ale Londyn — to już gdzie tam, może jedynie widzieli fotografję mostu z wieżami i Westminsteru, a i to dobrze nie zdają sobie sprawę, czy to jest właśnie parlament, czy też tylko opactwo. Reszta to dla wyobraźni przeciętnego Polaka jest tylko jakąś nieokreśloną szarą masą, w której gdzieś znajduje się podobno olbrzymi Hyde Park i Picadilly, Circus — niewielki okrągły plac, centralny, węzeł podziemnych kolei.

Ale i rzeczywiście Londyn to olbrzymie szare, a nawet raczej czarniawe skupisko budynków, w którem tylko kilka większych arteryj w śródmieściu *odznacza się wspaniałością* i przepychem, jak np. Picadilly, Pall Mall, White hall, ze wspaniałym pałacem i gmachami głównych urzędów Imperjum Brytyjskiego, handlowy Straad, Oxford Street, Kingsway, Trafalgar Square z kolumną Nelsona oraz nowo przebudowana Regent Street — ulica najwspanialszych i najbogatszych sklepów na świecie.

Szare morze domów Londynu rozlane jest na olbrzymiej przestrzeni 1795 kilometrów kwadratowych, a granic jego zupełnie dostrzec nie można. Jak się podjeżdża do niego koleją, to widzi się zwykłe typowe angielskie miasteczka, tylko że stopniowo stacje stają się coraz częstsze, miasteczka coraz to rozleglejsze, aż niepostrzeżenie masa domów staje się nieprzerwaną, i zupełnie nieoczekiwanie pociąg zatrzymuje się już na jednym z mniejszych dworców Londynu, a posiada on ich aż 18. Do główniejszego dworca wewnątrz miasta, jedzie się zazwyczaj jeszcze z pół godziny.

Można niemal kilka godzin wciąż w tym samym kierunku jechać samochodem, przez to miasto — olbrzyma i cały czas widzi się tylko domy, domy, nieregularnie rozplanowane ulice, placyki, kościoły parki, domy i domy bez końca. Staje się to nawet trochę przygnębiające i zdaje się, że te szare mury nigdy się nie rozstąpią i nie wypuszczą samochodu na otwartą drogę, na wolną przestrzeń.

Z punktu widzenia wyłącznie automobilowego, jazda taka jest nawet zupełnie przyjemna, bo *wszystkie bruki w Londynie są w wyśmienitym stanie*: w dzielnicy portowej i o dużym ruchu ciężarowym kostka kamienna, pozatem gdzieniegdziej doskonały asfalt, a na reprezentacyjnych ulicach nasza kochana, tak dobrze w Warszawie znana kostka drewniana, ale mocno nasmołowana, gładziutka i bez najmniejszych dziur i wyboi. Jak to Anglicy robią nie wiem.

Ruch kołowy na ulicach, zwłaszcza w śródmieściu i dzielnicy handlowej na Strandzie, olbrzymi, o jakim w Warszawie nie może nikt mieć pojęcia. Obejrzenie fotografji ulicy zatłoczonej szczelnie samochodami, stanowczo nie wystarcza, by zdać sobie sprawę z tego, co to jest ruchoma rzeka samochodów, tocząca swe wzburzone wody po wąskich niestety i krętych londyńskich ulicach. Dopiero ten ruch setek i tysięcy samochodów, samochodzików, autobusów i ciężarówek, zgodnie pędzących zwartą masą, jest rzeczywiście imponujący i robi niezatarte wrażenie.

Jakiś przemęczony nerwowo warszawiak, uważający już nawet ruch warszawski za istne piekło na ziemi, gotów sobie pomyśleć: — A to dopiero nieszczęśliwi ludzie w tym Londynie, tam dopiero musi być hałas i harmider na ulicy!

Ale myliłby się biedak całkowicie — bo ruch w Londynie odbywa się prawie w zupełnej ciszy, nikt tam prawie sygnałów i trąbek nie używa.

Miałem przez trzy dni okazję jeżdżenia po Londynie samochodem, nota-bene ślicznym sportowym Bentleyem, i nie wiem czy mój angielski przyjaciel, prowadząc maszynę, użył sygnału więcej niż jakie 10—12 razy.

Sam samochód prowadzić nie odważyłem się, raz, że szalenie *dezorjentująca jest jazda lewą stroną*, zwłaszcza wobec licznych skrętów i skrzyżowań, a po drugie, że jeżdżenie przy takim szalonym ruchu jest niełada sztuką i swojego rodzaju sportem; jeździ się tam ze znaczną szybkością — stale 30 — 35 mil./h. na liczniku (48 — 56 klm./h.), hamuje bardzo ostro i przy każdem zatrzymaniu ruchu samochody natychmiast starają się jak najszczelniej wypełnić i wykorzystać każdy kawałeczek jezdni, by następnie na znak policjanta, natychmiast ruszyć zwartą lawą.

lub oleju w głowie, temu trudno pomóc. Braknie nieraz oleju w motorze i skąd go wziąć w polu? Usiąć i płacz.

Tak, widzicie, w p o l u. Ale to przedsiębiorstwo o którym jest mowa produkuje właśnie oleje. Tak OLEJE!

Więc jakże to: polecać drugim, a samemu nie?

— Fe!

Pik.

PORADNIK AUTOMOBILISTY.

P. Marek Lichtenbaum — Łowicz, **zapytuje:** „Chciałbym wyjechać moim samochodem zagranicę. Proszę o poinformowanie mnie, w jaki sposób można uzyskać międzynarodowe świadectwa drogowe, t. zw. tryptyk. O ile słyszałem, świadectwa te wydaje u nas tylko Automobilklub Polski, oraz kluby prowincjonalne przy nim afiljowane i to tylko swym członkom. Ja n i e j e s t e m c z ł o n k i e m ż a d n e g o a u t o m o b i l k l u b u i zdaje się nawet, że nie zostałbym przyjęty, o ile bowiem słyszałem, kluby automobilowe są instytucjami bardzo eksklutywnemi, stawiającemi kandydatom na członków bardzo wysokie wymagania, co do pozycji towarzyskiej etc. Pozatem należenie do Automobilklubu jest bardzo kosztowne. Proszę więc odpowiedzieć mi „Wie Kommt die Katze über's Wasser"— jak mówią Niemcy".

W przewidywaniu podobnych wypadków, zaprowadził Automobilklub Polski t. zw. II. kategorję członków — członków nadzwyczajnych — którzy przyjmowani są z łatwością na podstawie złożonej deklaracji i korzystają w zasadzie z wszystkich udogodnień klubu, za wyjątkiem korzystania z lokalu klubowego, oraz prawa głosu na zebraniach. Pozatem członkowie nadzwyczajni mają prawo do otrzymywania tryptyków i t. p., opłacają natomiast z n a c z n i e z n i ż o n e opłaty, a mianowicie 40 złotych wpisowego i 40 złotych rocznej składki.

Nie przeczę, że tego rodzaju (II.) kategorja członkostwa jest nieco poniżająca, jednak obecnie, do czasu jeszcze nie zaczęła działać powstająca nowa, prawdziwie demokratyczna organizacja automobilistów, o której kilkakrotnie już nasz „Autolot" pisał, nie mogę WPanu nic innego poradzić, jak zapisanie się na nadzwyczajnego członka Automobilklubu Polski.

Niedokładność w pracy świec.

I. Świeca uszkodzona.

Objawy uszkodzenia:

Przy uszkodzeniu świecy, obserwujemy opuszczanie wybuchów w cylindrach, ewentualnie zupełne zatrzymanie się silnika: jest to najzwyklejsza i najczęściej spotykana przyczyna przerw w pracy u nowoczesnych silników. Zwykle u s z k o d z e n i e daje się zauważyć po w y j ę c i u świecy, odrazu rzuca się w oczy uszkodzenie którejś z elektrod, ewentualnie zaoliwienie lub zakopcenie końca świecy.

Niekiedy izolacja jest pęknięta. Zdarza się, że iskra przeskakuje należycie na powietrzu, po założeniu zaś do cylindra, pod kompresją świeca zawodzi.

Naprawa:

Założyć nową świecę. Wskazanem jest kupować świece rozbieralne, gdyż dają się one łatwiej i dokładniej czyścić. Należy przyjąć jako regułę, że świece najdroższe są najtańszemi w praktyce jazdy, gdyż wytrzymują wielokrotnie większy czas służby niż świece tanie.

II. Wilgotne lub mokre świece.

Obiawy uszkodzenia:

Objawy jak przy świecy zaoliwionej. Świeca dość łatwo może pokryć się wilgocią podczas deszczu, gdy wilgoć przedostanie się wewnątrz świecy, ewentualnie gdy maszyna przez dłuższy czas znajdowała się na otwartem wilgotnem powietrzu. Częstokroć zdarza się w tym wypadku, że silnik nie daje się uruchomić, dopóki nie wyjmie się świecy z cylindra i dokładnie się jej nie obejrzy, nic właściwie w niej nie naprawiając. Już przez to samo, że wzięliśmy świecę do ręki usuwamy częściowo wilgoć, i świeca na pozór bez widocznej przyczyny zacznie sprawnie działać.

Naprawa:

Świecę należy wyjąć, dokładnie osuszyć i wkręcić z powrotem. O ile pada deszcz to należy owinąć świecę taśmą izolacyjną, ewentualnie zabezpieczyć od przedostawania się wilgoci, przez umocowanie i przywiązanie krążka gumowego wyciętego z kawałka gumy, jaką stosujemy do łatania dętek.

III. Elektrody świecy są zbyt od siebie oddalone.

Objawy uszkodzenia:

Silnik nie daje się uruchomić, gdy zaś silnik udało się uruchomić, może on przy małych szybkościach przepuszczać wybuchy, a przy szybkościach znacznych pracować sprawnie. np. przy zjeżdżaniu z góry. Gdy elektrody są zbyt oddalone, silnik nie da się uruchomić wogóle. Sprawdzamy to wywołując iskrę pomiędzy końcem kabla wysokiego napięcia a świecą a potem pomiędzy tym samym kablem i cylindrem. O ile iskra jest dobra przy próbie pomiędzy końcem kabla a cylindrem, zaś słaba lub nieprawidłowa pomiędzy kablem a świecą, to elektrody są zbyt oddalone.

Powyższe urządzenie spotykamy najczęściej w maszynach wyposażonych w magneta starej konstrukcji, które przy małej ilości obrotów silnika, (a więc i magneta) dają zbyt słabą iskrę. W tym wypadku przy nadmiernem oddaleniu elektrod, nieco większe od normalnego,

magneto nie będzie wstanie wywołać iskry pomiędzy elektrodami świecy. Gdy świeca zapala dobrze, a silnik daje się łatwo uruchomić przy znacznych obrotach i silnym naciśnięciu kickstartem, lecz wadliwie działa przy naciśnięciu słabszem, można odrazu wywnioskować, że elektrody są zbyt oddalone.

Naprawa:

Ustawiamy odległości pomiędzy elektrodami na 0,45 mm., przy pomocy kalibra, który mamy przy kluczyku magneta. Sprawdzanie tej odległości przy pomocy wizytówki nie jest wskazane, gdyż papier stosowany do wizytówek bywa różnej grubości, małe zaś odchylenia od przymusowej odległości mogą spowodować wadliwe działanie silnika. Niestety sposób ten jest bardzo często podawany w pismach samochodowych oraz w podręcznikach, co wprowadza w błąd niewprawnych automobilistów i motocyklistów.

IV. Elektrody świecy są zbyt zbliżone, ewentualnie odległość ich est zmniejszona wskutek zanieczyszczenia sadzą lub oliwą.

Objawy uszkodzenia.

Obserwujemy opuszczanie wybuchów w cylindrach. Iskra pomiędzy końcem kabla wysokiego napięcia, a świecą jest prawidłowa. Przy oglądaniu świecy stwierdzamy, że elektrody są zbyt zbliżone, tak każda cząsteczka smaru lub sadzy, która mogła dostać się pomiędzy ich końce, połączyłaby je.

Naprawa:

Dokładnie oczyszczamy świecę i oddalamy elektrody na przepisową odległość.

Z „Polskich Linji Lotniczych „LOT"

W miesiącu wrześniu w 651 lotach korzystało z komunikacji powietrznej 2.239 pasażerów i przewierzonych zostało 45.207 kg. towarów (fracht 17.681 klg., bagaż 24.534 kg., gazety 2.992 kg.) i 4.079 kg. poczty.

W miesiącu wrześniu na 1 lot przypadało śred. 5,6 pasażerów, 72 kg. towarów i 6.4 kg. poczty, w miesiącu sierpnia zaś — 5,7 pasażerów, 65 kg towarów i 4,6 kg. poczty.

W miesiącu bieżącym samoloty kursują na tych samych linjach, co w miesiącu wrześniu, z tą jedynie zmianą, iż na linji Warszawa-Poznań utrzymywany jest ruch tylko raz dziennie.

„Wycieczki" do Paryża

Dowodem wielkiej popularności komunikacji lotniczej za granicą są „wycieczki jednodniowe" z Londynu do Paryża jakie organizuje za 15 f. szt. angielskie tow. kom. „Imperial Airways". W cenie biletu jest uwzględniony obiad, kolacja i dancing na Montmartrze

---

Zupełna niemal cisza londyńskiego ruchu samochodowego, co zresztą jest we wszystkich innych miastach Anglji, jest tylko rezultatem i doskonałym *dowodem idealnego jego uporządkowania*, wynikającego nietylko z zewnętrznych zarządzeń władzy lub jakichś specjalnych regulujących urządzeń, ale przedewszystkiem z doskonałej dyscypliny wewnętrznej i wysokiej kultury ruchu samochodowego. „Przeciwko" komuż ma być używany sygnał, jeżeli żaden przechodzień nie właz nieprzytomnie i bez potrzeby pod maszynę i nie szwęda się środkiem jezdni, a przechodzi przez nią tylko w miejscu specjalnie na to przeznaczonem. A z drugiej strony kierowcy ściśle przestrzegają wszelkie przepisy i zarządzenia porządkowe, nikt więc nikomu nie zajeżdża drogi, nie wypada w szalonym pędzie z bocznej ulicy i nie robi żadnych innych niekulturalnych i niebezpiecznych kawałów, każdy jedzie tam, gdzie powinien, nie ma więc potrzeby nikomu zwracać uwagi trąbką.

Dalszym dowodem doskonałego wewnętrznego uporządkowania ruchu, jest również brak jakichkolwiek kierunkowskazów na samochodach, bo każdy z zachowania się maszyny i jej położenia na jezdni z łatwością może się zorjentować co do jej zamiarów, a w wypadkach wyjątkowych wystarcza tu danie odpowiedniego znaku ręką, przyczem nikt tu nie urządza gimnastyki całem ramieniem — wystarcza pokazanie dłonią lub nawet tylko palcem. *Wogóle niezmiernie charakterystyczną jest w Anglji ta prostota,* jasność i pewna *elegancja znaków dawanych* przez kierowców i policjantów, regulujących ruch i dochodzących tu do nadzwyczajnej perfekcji. Niezmiernie szybka orjentacja, doskonałe wczuwanie się w potrzeby ruchu, spokój, pewność nieomylność zarządzeń, a przy tem niezmiernie prosta, naturalna, ale wyrazista gestykulacja, oraz pewna doza elegancji i dobrego humoru cechują te niezmiernie popularne postacie, od których przedewszystkiem zależy sprawność i wydajność ruchu.

Nieszczęściem Londynu jest fatalne rozplanowanie ulic; nie mówię już nawet o mniejszych, wąskich i krętych uliczkach, ale nawet najważniejsze, szerokie arterje nie są proste i *przecinają się w najbardziej fantastyczny sposób* tworząc chaotyczną sieć, na n i e k t ó r y c h więc skrzyżowaniach powstają wprost niesłychane trudności regulacji ruchu. Dla ratowania sytuacji na szerszą skalę stosowane są układy ulic o ruchu jednostronnym, wobec jednak braku w większości wypadków ulic równoległych do siebie, środek ten staje się obosieczny. Kiedyś z powodu reperacji bruku na którejś z ulic, musieliśmy nadłożyć z dobre 3 kilometry drogi, bo wszędzie trafialiśmy na „jednostronne" ulice i nie mogliśmy się wyplątać z ich gmatwaniny.

Do usprawnienia ruchu w Londynie przyczynia się w znacznej mierze usunięcie tramwaji ze śródmieścia i przeniesienie ich wyłącznie na peryferje, a trudu przewożenia pasażerów podjęły się koleje podziemne i autobusy, duże, piętrowe, czerwone maszyny, krążące w liczbie przeszło 5000 po wszystkich prawie ulicach. Całość tej komunikacji znajduje się w ręku prywatnego przedsiębiorstwa pod firmą General, i rozbita jest prawie na 360 linij!

Dla umożliwienia orjentacji w tym labiryncie, wydrukowano szczegółowy ich plan, rozdawany za darmo przez konduktorów, i tylko nim można się posługiwać, o ile chce się gdzieś dostać, bo nietylko, że słynny policjant angielski, *ale nawet i sam konduktor autobusowy nie jest zazwyczaj w stanie udzielić należytych informacyj*, bo znać cały Londyn i wszystkie linje jest fizycznem niepodobieństwem.

Pomimo jednak usunięcia tramwaji, dużej szybkości jazdy i jaknajsprawniejszej regulacji, trzeba przyznać, że ostatecznie wobec nadmiernego zagęszczenia pojazdów, ruch na ulicach Londynu jest stosunkowo powolny, *jeżeli ktoś się bardzo spieszy, to nie korzysta ze swego samochodu ani tembardziej z autobusu*, ale schodzi do kolei podziemnej, najlepiej boda na całym świecie urządzonej, sprawnej i szybkiej.

Parę słów należy się również licznym taksówkom londyńskim, w porównaniu z któremi *nasze warszawskie wydają się szczytem nowoczesności i komfortu.* Są to bowiem przeważnie stare, niemal przedwojenne maszyny z malutkiem motorkiem, wysokiem podwoziem i jeszcze wyższem nadwoziem w kształcie karetki i nie posiadające ani bocznej osłony ani drzwiczek obok siedzenia kierowcy. Wyglądają dzięki temu przekomicznie, świadcząc jednak doskonale o dbałości i staranności Anglików, podczas, gdy u nas taksówka uchodzi za samochód najprędzej i najłatwiej się psujący i niszczący. Ciekawem jest także to, że wiele nawet nowych maszyn budowanych jest na starą modłę, *byleby typ taksówki był jednolity.* Mają jednak jedną olbrzymię przewagę nad taksówkami warszawskiemi — są zawsze czyste i porządne.

(c. d. n.)

ZADANIE I CEL
Rhön-Rositten Gesellschaft.

Po pierwszych powodzeniach lotów szybowych, urządzanych przez pioniera szybownictwa niemieckiego inż. Ursinusa w Rhön, w całych Niemczech rozpoczął się bardzo silny ruch wśród młodzieży, mający jako cel dokładne przygotowanie się do latania bez motorowego. Na wszystkich wyższych uczelniach zawiązywały się stowarzyszenia i koła szybowcowe, zawrzała silna praca — wszędzie budowano i rozpoczynano loty szybowe.

Praca tych młodych pionierów traktowana, jako mrzonki i marzenia, praca wytrwała i intensywna, oparta na naukowych podstawach, stworzyła szybowiec, który ze względów aerodynamicznych i konstrukcyjnych przedstawia dziś ideał.

Pomimo tego, że latanie bez motoru statyczne (latanie w powietrzu wznoszącem) przestało być w roku 1922 zagadnieniem, jednak wiele zagadnień technicznej i naukowej natury wymagało zbadania. Do rozwiązania wielu z tych problemów specjalnie nadają się szybowce, o wiele lepiej niż płatowce opatrzone motorami lub modele, które są badane w laboratorjach aerodynamicznych. Ażeby wszystkie te problemy nie pozostały bez odpowiedzi i zdobycze lotnictwa szybowego były poznawane planowo, oraz podawane szerokiemu ogółowi, w jesieni roku 1924 zawiązuje się Rhön-Rositten Gesellschaft.

Początkowo R. R. Gesel. miało prowadzić swą pracę tylko w Rhön, na szczycie Wasserkuppe, korzystając i przejmując na własność urządzenia i zabudowania pozostałe po Zw. Modelarskim, Zw. Szybowcowym i Połud. Grupie Niemieckiego Aeroklubu.

Celem Rhön-Rositten Gesel. było wówczas zdobycie odpowiednich kapitałów, koniecznych do dalszej pracy na polu szybownictwa, oraz propaganda tego jeszcze nieznanego szerokiemu ogółowi sportu. Gdy następnie okazała się potrzeba stworzenia lotniska szybowcowego w Rositten, zakres działalności R. R. Gesel. wzrasta, bowiem towarzystwo to przystępuje do rozbudowy i urządzenia lotniska w Rossitten. Od tego czasu z roku na rok praca tego Towarzystwa nabiera cech systematyczności i celowości.



Wciągania szybowca pod górę na terenach Rhön.

W maju roku 1925 zostaje założony na Wasserkuppe instytut doświadczalny, dla którego wybudowano doskonale zaopatrzone schronisko. W początku swej działalności instytut zatrudniał trzech asystentów, jednego metereologa, jednego aerodynamika i jednego mechanika lotniczego. (Kiedyż to nareszcie będzie u nas instytut doświadczalny, choć jedno lotnisko szybowe, na szczycie tak położonym, jak Babia góra albo Turbacz).

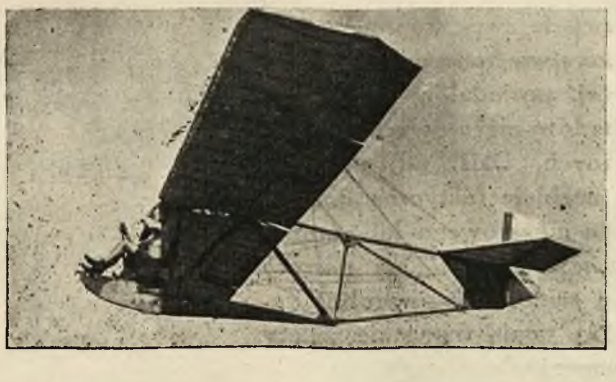
W następnym roku dyrektorem tego instytutu zostaje mianowany W. Gieorgii, profesor meteorologji lotniczej na politechnice w Darmstdadzie. Dzięki niemu to zainteresowały się lotnictwem szybowcowem szersze sfery społeczeństwa, a przedewszystkiem młodzież politechniczna.

Z chwilą objęcia przez prof. Georgii ogólnego kierownictwa, młodzi adepci, zwracający się do Towarzystwa z prośbą o pomoc lub radę, doznawali zawsze tejże.

Pomoc udzielana młodym adeptom lotnictwa szybowego zapobiegała trwonieniu pieniędzy oraz rozczarowaniu, jakiemu często podlegają przy zbyt małem wykształceniu technicznem.

Najważniejszą zasługą tego Tow. jest wypuszczenie w roku 1926 dwóch typów szkolnych szybowców, które na konkursach jak i w szkole szybowcowej w Rhön wykazały swą sprawność i celowość konstrukcji.

W tym samym roku, zostaje otwarta szkoła szybowcowa na Wasserkuppe i w Rositten, w których za bardzo małą opłatą kształci się młodzież na pilotów i konstruktorów. Wychowankowie tych szkół pracują dalej w lotnictwie, jako piloci samolotów transportowych i jako instruktorzy przy związkach lotniczych. Choć obie szkoły dążą do tego samego celu, mają jednak różne zadania, a mianowicie: w Rositten kształci się początkujących, w Rhön zaś nieco już zaawansowanych i takich, którzy posiadają pewne techniczne przygotowanie. Bardzo szczęśliwym pomysłem było połączenie szkoły z instytutem doświadczalnym — teorji z praktyką. Gdy lotnictwo szybowcowe zaczęto uważać za sport obok wiosłowania, pływania i t. d. *odtąd zaczyna się era pełnego zrozumienia znaczenia lotnictwa szybowcowego.* Jest również zjawiskiem nader charakterystycznem, że we wszystkich szkołach państwowych i prywatnych profesorowie gimnastyki skierowują zainteresowania młodzieży ku lotnictwu szybowcowemu. Niema prawie miejscowości w całej Rzeszy, gdzieby nie budowano szybowców, podczas, gdy w całej Polsce istnieje maximum 10 szybowców *i to leżących przeważnie w zapomnieniu na strychach.* Fakt ten nie wymaga chyba komentarzy!



Nareszcie sam... w przestworzach.

Z powodu wielkiego ruchu lotnictwa szybowego, stworzenie typu standartowego okazało się koniecznością.

Doroczne zawody w Rhön nie są urządzane celem zadowolenia żądnej sensacji publiczności, albo ustanowiania nowych rekordów, chodzi tu przedewszystkiem o podniesienie przeciętnej jakości maszyn, oraz o szlachetną konkurencję wydoskonalającą pilotów szybowcowych. Niema tu atmosfery niezdrowej konkurencji, zawody te są jakby zjazdem jakiegoś „bractwa" ludzi, których łączy umiłowanie, w najpiękniejszej gałęzi lotnictwa.

Chodzi tu również o podzielenie się zdobytemi w czasie całego roku doświadczeniami, i o zastosowanie najnowszych zdobyczy wiedzy. Na tem właśnie polega wartość konkursów urządzanych co rok na Wasserkuppe. Tam idzie sport w parze z wiedzą. Zawody, to nie jest cel ostateczny R. R. Gesel., są one jedynie środkiem do podniesienia techniki i wiedzy lotniczej. Tyle z działalności Rhön Rositten Gesellschaft. Dorobek przedstawia się imponująco i pomimo wszelkich uprzedzeń, trzeba schylić głowę przed dorobkiem Niemiec na polu szybownictwa. A jak się ma rzecz z lotnictwem szybowem w Polsce,—zapyta każdy?

Był czas, gdy się w Polsce interesowano tą gałęzią lotnictwa. Urządzono wprawdzie „aż" dwa konkursy w Białce koło Nowego Targu i w Gdyni na terenach wybranych bez wielkiej znajomości fachowej, nie doczekano się żadnego rekordu i na tem sprawę całą zakończono. Zapomniano zupełnie, że na Zachodzie tworzą się kadry lotników szybowych. *Zwyciężyła krótkowzroczność.* „Koła" zainteresowane nie dostrzegły żadnych korzyści ani naukowych ani materjalnych. Instytucją, która bezwarunkowo powinna była poprzeć i zainteresować się ruchem szybowym jest L. O. P. P. Niestety w tym wypadku, ta tak zasłużona instytucja nie doceniając znaczenia szybownictwa nie popiera go, tak wydatnie, jak to być powinno.

Można bezwzględnie twierdzić, że do zainteresowania młodzieży lotnictwem, najlepiej się nadają szybowce, na których adepci lotnictwa już od pierwszego lotu latają samodzielnie, oraz to, że szybowce są o wiele tańsze od awionetek.

Lecz nie należy sądzić, aby w całej Polsce zupełnie nikt nie zajmował się lotnictwem szybowem. Tak źle nie jest!

Związek awiatyczny przy politechnice lwowskiej kontynuuje raz podjętą pracę. Dotychczas wybudowano trzy szybowce konstrukcji W. Czerwińskiego. Szybowce te okazały swą doskonałą konstrukcję i na jednym z nich pilot S. Grzeszczyk ustanowił nieoficjalny rekord polski wynoszący 4 min. 13 sek. W bieżącym roku na terenach wybranych przez konstruktora, a leżących koło Sanoka, odbędą się loty szybowe.

Za dotychczasową, pełną zapału i energji pracę, należy się młodzieży lwowskiej pełne poparcie, tak społeczeństwa jak i sfer miarodajnych. Nie można powiedzieć, ażeby Zw. Awiatyczny, pracujący wydatnie, kształcący młodzież, propagujący lotnictwo na politechnice lw. cieszył się poparciem sfer miarodajnych. Dlaczego społeczeństwo i sfery powołane do tego, nie poprą należycie tego ruchu, to jest pytanie, które nie może pozostać bez odpowiedzi. Wielkiem szczęściem dla polskiego lotnictwa szybowcowego jest to, że referentem sportowym przy Dep. Lotnictwa jest kpt. Dr. T. Halewski, rozumie on bowiem znaczenie lotnictwa szybowego.

Sport szybowcowy jest u nas zaniedbany, *jesteśmy na poziomie Litwy czy Albanji,* lecz teraz *jest rzeczą sfer miarodajnych aby go poprzeć.* Na przyszłe zawody w Rhön powinno się wysłać szybowce polskie, by w konkurencji międzynarodowej, została wyrównana jaknajprędzej przepaść jaka nas dzieli od innych państw.

J. Radzymiński.

(Wyjątek z listu przedsiębiorcy.)

„ŻADNE OGŁOSZENIE NIE ODNIESIE SKUTKU

o ile towar wzgl. produkt nie odpowiada swej stuprocentowej dobroci. Prowadząc od 8 lat przedsiębiorstwo transportowe i miedzymiastowej komunikacji autobusowej, posiadałem wiele najprzeróżniejszych autobusów i samochodów ciężarowych, najbardziej renomowanych marek zagranicznych. Dziś, gdy *po kilku latach własnej praktyki skonstatowałem* niezbicie faktyczną dobroć, wytrzymałość i rentowność samochodu ciężarowego lub autobusu, to mogę śmiało stwierdzić, *że na nasze drogi i dla naszych warunków*, najbardziej odpowiednie są samochody wyrobu Zakładów Mechanicznych „URSUS", które mają wszystkie zalety i stuprocentową wartość."

Ogłoszenia drobne:

POSADY ZAOFIAROWANE.

Szofer solidny potrzebny zaraz na Forda, 1928. 30% jedna zmiana. Trębacka 10, skład futer.

Szofer na taksówkę „Peugeot" potrzebny zaraz. Wiadomośc do 9 i pół rano, Nowy Świat 49 m. 25.

Szofer-mechanik potrzebny ul. Sokołowska 6 m. 15.

Szoferzy potrzebni na taksówki europejki. Polna 48 Hala 1a

Szofer potrzebny na taksówkę Forda, dobre warunki. Chłodna 46, rano.

Monter potrzebny do samochodów. Wymagana znajomość Tatry i elektryczność. Mazowiecka 1. m. 6. Halina Galińska 7 — 8 wiecz.

Szofer na taksówkę „Fiat" bez zmiany potrzebny. Grochowska 25 m. 4. od 3 — 5.

POSADY POSZUKIWANE.

Szofer-monter obejmie posadę zaraz. Bardzo dobre świadectwa i referencje. Złota 29 m. 6.

Szofer-mechanik poszukuje prywatnej posady na ciężarowy lub osobowy. Może złożyć kaucję. Miedziana 6 m. 38.

Szofer-mechanik poszukuje posady na osobowy lub cieżarowy. Orla 12 m. 20.

Szofer-mechanik inteligentny, z praktyką, poszukuje na prywatną. Nowowiejska 17 — 12. Ludwik Jaraszek.

SPRZEDAŻ SAMOCHODÓW.

„Loraine-Dietrich" kareta sześciocylindrowa, sześcioosobowa, w doskonałym stanie, tanio do sprzedania. Tel. 186-28 od 8 — 10 i 14 — 13.

„Lancia" kareta zdejmowana do sprzedania. Firma Ostrowcy, Łucka 11, tel. 125-18 od 10—13 i 15—17

„Berliet" do sprzedania 6-osobowy w dobrym stanie. Złota 64 m. 16.

„Fiat" 509 sprzedam. Nowy Świat 20 sklep ogrodniczy.

„Peugeot" taksówka z koncesją, sprzedam tanio zaraz. Młocińska 15, garaż od 1 — 3 pp.

„Ford" taksówkę po lustracji, sprzedam, stan pierwszorzędny. Mała 13a Praga.

„Steyr" 6-cylindrowy w doskonałym stanie sprzeda Makulewicz, ul. Senatorska 42 garaż.

„Renault" dorożkę zarejestrowaną na 1929 r. sprzedam Nowy-Świat 8. Lewandowski.

„Chevrolet" 4-cylindrowy, torpeda do sprzedania, dobre warunki. Garaż, Kopernika 4.

„Peugeot" taksówka 11 koni, landoleta w pierwszorzędnym stanie do sprzedania. Ceglana 8.

„Fiat" 501, torpedo luksus., stan pierwszorzędny, sprzedam. Orla 9.

Zakup Polskiego Fokkera przez Belgję.

Przed kilku dniami 3-silnikowy samolot pasażerski Fokker został odprowadzony drogą powietrzną do Belgji. Samolot wyprodukowany został na zamówienie belgijskich linji lotniczych, przez fabrykę samolotów Plage i Laśkiewicz w Lublinie całkowicie z materjałów krajowych polskich.

Budowa Rahrbachów.

W New-Yorku utworzyło się pod egidą firmy Rohrbach towarzystwo o kapitale zakładowym 2 miljony dolarów. Towarzystwo ma na celu budowę samolotów metalowych oraz hydroplanów typu Romar, specjalnie dostosowanych do wymagań Stanów Zjednoczonych. Przewidywana jest budowa Rahrbach'a o czterech motorach, mogącego pomieścić 45 pasażerów.

Popularność lotnictwa w Anglji.

Na lotnisku Nordholt w Middlessex dokonał niedawno książę Walji pierwszego lotu samodzielnego.

Z konkursu modeli latających.

Dnia 14 września b. r. odbył się na lotnisku mokotowskim konkurs modeli latających, zorganizowany przez Zarząd Główny L.O.P.P. Według regulaminu do konkursu byli dopuszczeni zwycięzcy konkursów urządzonych przedtem przez Wojewódzkie Komitety LOPP. Najpiękniejsze wyniki uzyskał model K. Wyrobka, ucznia IV gimn. w Krakowie, który przebył 280 m. i utrzymał się w powietrzu przez 54 sekund.

Ciekawy wypadek w powietrzu.

W jednej z sowieckich szkól pilotów wojskowych, przy wykonywaniu loopingu przez jednego z instruktorów tej szkoły, w momencie gdy płatowiec znalazł się w powietrzu (na wysokości 1,000 m.) podwoziem do góry, urwał się orczyk steru kierunkowego (nożnego) skutkiem czego płatowiec runął w korkociąg. Pilot bynajmniej nie stracił przytomności umysłu, lecz momentalnie zorjentował się w sytuacji, a dostawszy ręką linek steru kierunkowego, wyrównał stery, wyprowadził maszynę z korkociągu i wylądował pomyślnie na lotnisku szkoły.

§ Z lotnictwa w Japonji.

W ubiegłym miesiącu została otwarta pierwsza linja lotnicza Japońskiego Towarzystwa dla transportów lotniczych.

ODDZIAŁY I EKSPOZYTURY Tygodnika „AUTOLOT" w Polsce: DĄBROWA GÓRNICZA—Wieczorek Stefan, 3-go Maja 21. GDYNIA — Księgarnia Pocztowa „Lot", Urząd Pocztowy I. KATOWICE — Drzymały 1, Pol. Zw. Motocyklowy tel. 31-21. LWÓW — „Nowa Reklama", Batorego 26, tel. 9-24. LUBLIN — Sawicki „Lech", Bernadyńska 9, tel. 80. POZNAŃ—„Ruch", Ratajczaka 36, tel. 20-81. PŁOCK—Księgarnia Pocztowa „Lot", Urząd Poczt. I. RÓWNE — Chmielnicki, Obwodowa 84. STANISŁAWÓW — Brawerman & Geller, Sobieskiego 11.

CENY OGŁOSZEŃ: Stronica frontowa **90** gr. za cm.² Stronica w tekście **70** i za tekstem **60** gr. za cm.² Ogłoszenia poszukujących i zaofiarowujących pracę zawodową, do trzech wierszy gratis.

Prenumerata „Autolotu": kwartalna **3.50** zł., półroczna **7** zł., roczna **14** zł. Zagranicą **24** zł. **50** gr. Numer pojedyńczy **30** gr.

Redaktor: TADEUSZ QRIIDO KOZIEŁŁKIEWICZ. Drukarnia „RAPIDE" Grzybowska 49 tel. 416-81. Wydawca: „AUTOLOT" Sp. z o. o.